Они летали рядом с нами. Штурвал Бена Эйелсона

Валентин Аккуратов
В. Опарин

SHOUT
SHARE
IT

- Валентин Аккуратов
  -
  - В. Опарин
    -
  - Примечания
  - 2
  - 3

Валентин Аккуратов
Они летали рядом с нами

Бен Эйельсон и Герберт Уилкинс. Для нас, молодежи полярной авиации 20-30-х годов, они были не только легендарными личностями… С их именами мы связывали начало проникновения авиации в еще не доступные человечеству высокие широты Центральной Арктики.

Летая над застывшим безмолвием Ледовитого океана, преодолевая трудности освоения этой таинственной тогда территории, мы узнавали своих коллег с других континентов по их делам, нередко знали, что они летают где-то рядом, а иногда оказывались в одних и тех же. широтах, достигали их и стремились к более высоким… И мерой отношений друг другу служили степень риска, непревзойденный перелет, значение открытий для будущих поколений. Конечно же, были и встречи, личные знакомства. Но чаще они случались тогда, когда приходила беда и нужна была помощь. Так наши летчики вместе с американцами искали самолет Эйельсояа, а позже, спустя около десяти лет, бесследно исчезнувший во льдах Арктики самолет Леваневского.

Именно в это время, в 1938 году, мы познакомились с Гербертом Уилкинсом. В поисках Леваневского мы, советские летчики, летели со стороны европейской части Арктики, а Уилкинс — с американской, с Аляски. Встретились с Уилкинсом в Москве вскоре после поисков. И каково же было наше удивление, когда вместо этакого снежного витязя мы увидели неприметного человека среднего роста, с сухой поджарой фигурой и седоватой щетинистой бородкой. Он был похож на доброго усталого учителя средней школы, обремененного заботами о своих нерадивых учениках. Его облик никак не вязался с нашим представлением о бесстрашном летчике, посвятившем всего себя открытиям неведомых земель…

— Не тот Уилкинс! Вот Водопьянов — это Уилкинс! — разочарованно гремел Иван Черевичный.

Кто-то из старших укоризненно посмотрел на нас, кажется Чухновский, и мы почтительно замолкли. Но когда Герберт Уилкинс стал рассказывать о своих полетах с летчиком Кенионом на самолете СССР-Л-2, предоставленном ему нашим правительством для поисков Леваневского, слова его буквально пригвоздили нас к стульям. В тесном зале тишину нарушало только поскрипывание кожаных курток…

Уилкинс говорил: «Арктика — суровая арена битв человека с грозными силами стихии. Мужественный экипаж Леваневского — ее очередная жертва. Но нет таких сил, чтобы сломить прогрессивные действия человека. Разве простят нам история, потомки, что в наш век существуют еще на земле „белые пятна“…

Поблагодарив за оказанное ему доверие, за прекрасный самолет, Уилкинс пожелал нам успехов в завершении той большой работы по исследованию Центрального бассейна Арктики, которую они начали с Эйельсоном еще в 1927 году, но, к сожалению, так и не смогли завершить. Они не смогли достичь Полюса недоступности, расположенного между Северным географическим полюсом и 77-й параллелью к северо-северо-востоку от острова Врангеля; район полюса по своей площади равен нескольким европейским государствам.

Домой мы возвращались с Иваном Черевичным молча, обдумывая слова Уилкинса.

— Послушай, — нарушил я молчание, — не показалось ли тебе, что он как бы негласно предложил нам завершить свой неудавшийся штурм Полюса недоступности?

Черевичный, внимательно посмотрев на меня, тихо сказал:

— Эта мечта за нами…

Географические открытия волновали людей во все времена. В 1926 году Амундсен и Умберто Нобиле, совершая на дирижабле „Норвегия“ перелет со Шпицбергена через Северный полюс на Аляску, прошли над восточной границей этого „белого пятна“. И только туман и сплошная облачность скрыли от их глаз его тайну. Район Полюса недоступности оправдывал свое название: остался недоступным. После этой экспедиции, которая отняла все силы ее участников, Амундсен писал: „Не летайте в глубь этих ледяных пустынь. Мы не видели ни одного годного для спуска места в течение всего нашего полета до полюса и от него до 86 градуса северной широты вдоль меридиана мыса Барроу. Ни одного!“

А через год Эйельсон и Уилкинс, несмотря на столь грозное предупреждение Амундсена, совершили полет с целью открытия Полюса недоступности. Но увы… Цель не была достигнута: не долетев до Полюса недоступности 650 километров, на широте 77° самолет пошел на вынужденную посадку. И вместе с тем их полет был эталоном мужества и настойчивости. На подступах к Полюсу недоступности они занялись промером глубины океана. Глубина оказалась здесь 5540 метров. Это были первые сведения о районе, где до них не ступала нога человека. Одна эта цифра стоила всех невзгод, выпавших на долю Уилкинса и Эйельсона в этой экспедиции.

Через год они блестяще выполняют перелет на одномоторном самолете по маршруту мыс Барроу — Земля Патрика — Шпицберген. Для того времени это было сенсацией. Но тайна Полюса недоступности остается неразгаданной… Однако Уилкинс по-прежнему не отказывается от мечты установить флаг Америки в недосягаемом для человечества районе…

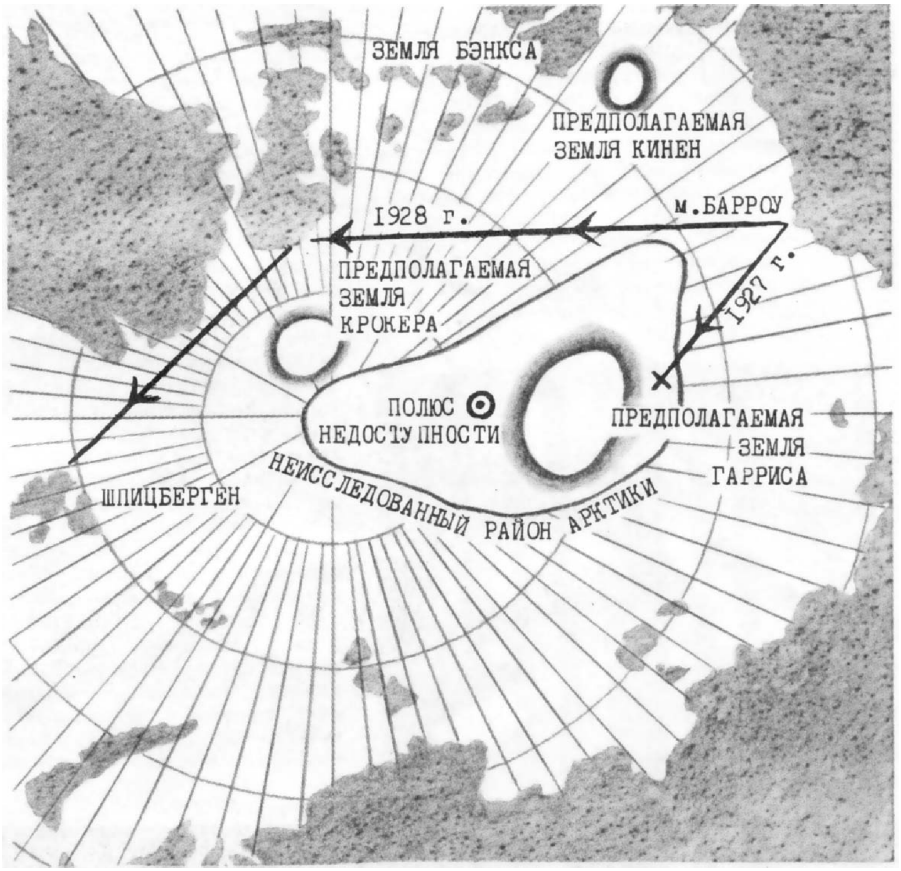
В 1937 году, после высадки советской воздушной экспедиции на Северный полюс, он один из первых шлет поздравления, полные восхищения. А когда пропадает самолет Леваневского, бросив все свои дела и хлопоты о новой экспедиции к Полюсу недоступности, первым предлагает советскому посольству свои услуги и в полярную ночь идет на помощь пропавшему экипажу…

В апреле 1941 года после тщательной подготовки, во время которой был учтен опыт Уилкинса и Эйельсона, мы, советские полярные летчики, на четырехмоторном самолете СССР-Н-169 конструкции А. Н. Туполева трижды сели на дрейфующие льды Полюса недоступности и установили на этой точке Ледовитого океана алый флаг нашей Родины.

Газеты были полны описания штурма Полюса недоступности. Уилкинс первым из зарубежных коллег прислал выражение своего восхищения нашей победой. Он писал: „Последняя цитадель царства льда пала перед большевиками. Слава вам, советские люди!“

Это признание человека, отдавшего всю свою жизнь исследованию Арктики, было для нас высокой оценкой.

И сегодня, возвращаясь на страницах журнала „Вокруг света“ к тем далеким дням, мы предоставляем читателю возможность снова встретиться со смелыми, настоящими людьми, занявшими свои места в ряду первооткрывателей века.


ЗЕМЛЯ БЭНКСА
ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ ЗЕМЛЯ КИНЕН
1928 г.
м.БАРРОУ
ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ ЗЕМЛЯ КРОКЕРА
1927 г.
ПОЛЮС НЕДОСТУПНОСТИ
ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ ЗЕМЛЯ ГАРРИСА
ШПИЦБЕРГЕН
НЕИССЛЕДОВАННЫЙ РАЙОН АРКТИКИ

В. Опарин
Штурвал Бена Эйелсона

Карлу Бенджамину Эйельсону, полковнику.
Фэрбенкс, Аляска
12 декабря 1925 года
Сэр!

В данном письме я имею честь засвидетельствовать Вам свое безграничное уважение как пионеру полярного неба и сообщать Вам, что экспедиция, которую я возглавляю, нуждается в Ваших услугах. Североамериканская газетная корпорация предоставила в мое распоряжение четыре самолета для исследования района Арктики, расположенного между Аляской и географическим. Северным полюсом. Я имею честь пригласить Вас для участия в экспедиции, в качестве пилота.

Позвольте выразить абсолютную уверенность в надежности и удачливости Вашего штурвала.

Всецело Ваш
Джордж Гербер Уилкинс

— Полковник! Пора вставать!

Эйельсом отчетливо услышал эти слова, но они не дошли до его сознания. Он продолжал спать, хотя это, собственно, не был сон: пережитое им с кинематографической четкостью проецировалось на какой-то странный экран перевозбужденного мозга. Он видел свой мчащийся самолет на расстоянии нескольких футов от аляскинского криволесья. Внезапно налетевшая вьюга бросила его „Гамильтон“ к земле, и Эйельсону на мгновение показалось, что машина сейчас разлетится на куски. Но в жуткие секунды, когда его ударило головой о приборную доску и лыжи самолета пробороздили снег, он не ощутил страха, нет, он просто окунулся в напряженное ожидание того, что последует дальше. А дальше, это знает каждый пилот, должен был послышаться резкий металлический хруст ломающихся стоек шасси и скрежет распарываемого фюзеляжа. Затем самолет стремглав клюет носом, будто собираясь пронзить землю, отлетают изуродованные лопасти пропеллера, и машина капотирует — переворачивается через нос, и если скорость велика…

— Полковник! — В дверь назойливо стучали. — Полковник Эйельсон, пора вставать! Вас ждут в блокгаузе!

Он с трудом оторвал от подушки каменно тяжелую голову. Какой блокгауз? Это что такое? Он уронил голову на подушку. Снова белыми призраками вздыбились горы, овеянные белым метельным туманом. Монотонно воет ветер, пронизывая кабину, воет и свистит. Сквозь этот привычный шум вдруг пробивается девичий смех.

— Спит как медведь…

— Сигрид, перестань. Вечно ты со своими насмешками. Эй, Эйельсон, вы проснетесь?

Слова расплываются в каком-то звенящем гуле. Кажется, что этот гул и грохот исторгают горы — чудовищные белые фантомы, таящие в своих расселинах коварные всплески воздушных потоков, которые швыряют самолет как пушинку.

Из отчета Уилкинса:

„Вдруг мы попали в струю сбросового ветра. Самолет дико затрясло, и меня прижало к стенке кабины. В то же мгновение я заметил слева скалистый выступ горя, к которому мы стремительно приближались. Я приказал Эйельсону положить руль вправо. Но он запротестовал, указав мне на другую гору, которая возвышалась от нас справа. Времени, чтобы сделать разворот, уже не оставалось, и нам пришлось волей-неволей лететь вперед, надеясь лишь на то, что удастся проскочить между обеими скалами. Даже при достаточном запасе высоты в такие узкие ворота мог бы пролететь только очень спокойный и хладнокровный пилот. Эйельсон без колебания шел прежним курсом. Он набрал максимальную высоту, направил самолет прямо в просвет между горами и проскочил его так, что с обеих сторон между крыльями и скалами оставалось совсем небольшое расстояние. Я посмотрел в окно кабины и увидел, что колеса нашей машины вертятся с такой скоростью, с какой они вертятся во время взлета, только что оторвавшись от земли. Я не видел, в каком месте мы коснулись снега, но уверен, что колеса задели его“.

Летчик Карл Бенджамин Эйельсон.

…Впервые Эйельсон и Уилкинс встретились в Фэрбенксе, откуда им надлежало перегнать самолеты на мыс Барроу, где находилась одна из немногих в то время зимовок на Аляске.

Первый вопрос был в духе Уилкинса, добродушного и веселого:

— Как вы с вашим ростом помещаетесь в кабине, полковник?

— Мой рост еще куда ни шло, — проворчал Эйельсон. — Взглянули бы вы на моего папашу. Он вечно жалуется на архитекторов, которые, по его мнению, строят дома с возмутительно низкими потолками.

— Я немало слышал доброго о вас здесь, на Аляске. Но почему все называют вас Бен? Ведь это ваше второе имя.

Эйельсон засмеялся.

— Это мое прозвище. Вы знаете, почему знаменитая лондонская башня с часами называется „Биг Бен“? — „Долговязый Бен“?

— Да, право, не знаю.

— „Биг Бен“ — это было прозвище Бенджамина Холла, главного архитектора этой башни. Когда ее построили, в парламенте долго обсуждался вопрос, как же назвать башню. Какой-то шутник с галерки крикнул: „Назовите ее Биг Бен и покончим с этим вопросом“. Предложение со смехом было принято. Так что, дорогой Уилкинс, когда меня в Номе, Фэрбенксе, Клондайке называют словом „Бен“, то это означает не

что иное, как Каланча.

Цепкими голубыми глазами Уилкинс присматривался к Эйельсону. Ему нравилась демократичность американца, его простота и добродушие. Это основные качества, необходимые для прочных дружеских отношений во время полярной экспедиции. Уилкинс побаивался, что увидит человека, пропитанного духом кастового превосходства, но первая встреча была по-дружески непринужденной, и у него полегчало на душе.

— Идемте пить кофе в мою штаб-квартиру, — Уилкинс показал рукой на сборный домик с крышей из гофрированного железа. Над нею развевались два маленьких флага — английский и американский.

— Наша стоянка еще не совсем готова. — Уилкинс кивнул на рабочих, достраивающих ангар. — Но первый мой самолет… наш самолет уже на месте.

Эйельсон подошел поближе, чтобы взглянуть на новенький двухместный „стирмер“.

На столе стояли два бокала с водой. Уилкинс бросил в них по кусочку льда.

— Сухой закон, ничего не поделаешь. Во всем Фэрбенксе ни глотка спиртного. Итак, за встречу! За дружбу!

Они выпили по глотку ледяной воды. Потом Уилкинс приготовил кофе на плите, облицованной огнеупорным кирпичом.

— Не скрою, что я болен „северной болезнью“, — сказал Уилкинс. — Север — это чудовищный магнит. Я знаю, что здесь опасно и во многих отношениях скверно. Но ничего не могу с собой поделать. Заколдованный мираж неоткрытых земель манит меня. Как вы относитесь, например, к Земле Кинен? Вы верите в ее существование?

Эйельсон подошел к карте Арктики, висевшей на стене рядом с большим окном. На ней между мысом Барроу и островом Бэнкса штриховкой была обозначена неведомая земля. Рядом со словами „Земля Кинен“ стоял вопросительный знак. Так обозначался в то время огромный гипотетический остров на всех картах мира.

— Кто первый высказал предположение, что Земля Кинен существует в действительности? — спросил Эйельсон, раскурив трубку.

— О Земле Кинен известно из рассказов и легенд эскимосов. Признаться, я не могу слышать о ней без волнения. В эскимосской легенде рассказывается, что эта суровая скалистая земля — место вечного отдохновения душ отважных людей. Туда, к Земле Кинен, души смельчаков относят северные птицы.

— Красивая легенда, — заметил Эйельсон. — Хотел бы я, чтобы моя душа после моей смерти очутилась там.

— Сколько раз видел я во сне эту землю! Будто бы стою на отвесной скале ее — мир пестр от полярных птиц, и в ушах звенит их неистовый гомон. Стою, распахнув руки, и кричу что-то восторженное, я, первооткрыватель неведомой земли. Голова кружится от счастья! Я, наверное, кажусь вам мальчишкой, Бен?

— Настоящий полярник должен быть немного восторженным мальчишкой. Но не слишком, Север требует не только любви и увлеченности, но и в равной мере деловитости.

— В моей деловитости, Бен, вы можете не сомневаться. Я исходил по полярным льдам больше восьми тысяч километров. С 1913 по 1918 год я был в составе большой канадской арктической экспедиции Вильялмура Стефансона в качестве фотографа. Тогда я был юным дерзким австралийцем. Сквозь пелену тумана мне часто грезились темные обрывы Земли Кинен. Мы не нашли ее, хотя и проделали на собачьих упряжках фантастически огромные переходы. Белый ад… Изнурительная, страшная жизнь… Когда по ночам лопались и гудели льдины, мне казалось, что в спальном мешке возле меня приютилась смерть. Знаете, как назвал Стефансон область, которая расположена к северо-северо-западу от мест, где мы бродили? „Полюс относительной недоступности“. Пространства эти столь велики, что исследовать их на собачьих упряжках по льду невозможно, а кораблю туда не пробиться. Единственная надежда на самолет.

— А вы сами умеете летать, Джордж?

— Я научился этому еще в 1910 году. Могу водить самолеты разных марок.

— Прекрасно. Но объясните мне, с чего это вдруг дельцы от прессы воспылали любовью к неведомым землям?

Уилкинс улыбнулся своей широкой бесхитростной улыбкой.

— Отнюдь не воспылали. Они устраивают рекламный перелет через Северный полюс, и только. А я убеждаю их, что лететь надо там, где могут быть еще не открытые земли. Лететь тысячи миль над уже исследованными пространствами Арктики — что может быть скучнее?..

— И вы победили газетных магнатов?

— Я положил их на обе лопатки. Вначале добился разрешения вести по мере возможности научные изыскания. А потом настоял на собственном маршруте. Мы полетим с мыса Барроу на Шпицберген через Землю Патрика. Это будет исторический перелет!

— На Шпицберген? — Невозмутимый Эйельсон встал и порывисто заходил по комнате. — Знаете, Джордж, наши

устремления совпадают на сто процентов. Ведь я уже давно мечтал о большом перелете Аляска — Норвегия или хотя бы Аляска — Шпицберген. Моя первая родина — Норвегия.

— В добрый путь! Выпьем. за хорошее начало!

И они снова подняли бокалы с ледяной водой.

По-видимому, за хорошее начало надо все же пить не воду со льдом, а что-нибудь покрепче. В первом же пробном полете Эйельсон потерпел аварию. За ним плюхнулся на землю, с мясом выломав стойки шасси, Уилкинс. Два одноместных самолета безнадежно вышли из строя. И все же Эйельсон решил во что бы то ни стало перелететь к мысу Барроу. Высота хребта Эндикотта, указанная на карте, была ошибочной. На самом деле горы были куда выше. А машина не была приспособлена для высотных полетов. Тем не менее Эйельсон выполнил три удачных полета к мысу Барроу, перевез туда продукты, топливо и необходимое оборудование. Но зимой 1926 года им не удалось совершить ни одного полета над Северным Ледовитым океаном. Плотный нескончаемый туман, обильные снегопады и метели поставили „Гамильтон“ на мертвый якорь. Пилоты жили в одном из домиков крохотного поселка зимовщиков. Однажды голубой клин ясного неба разорвал пелену тумана. Уилкинс завопил:

— Бен! Скорей сюда!

Эйельсон выскочил из домика. Далеко на горизонте к западу плыла гигантская серебристая рыба. Это был дирижабль „Норвегия“, летевший со Шпицбергена через Северный полюс и несший на своем борту легендарного Амундсена. Пилоты, задрав головы, следили за ним, пока он не исчез в серой дымке тумана.

— Наш великий конкурент, — сказал Уилкинс и упавшим голосом добавил: А что, если он уже открыл Землю Кинен?

Но через минуту неунывающий Уилкинс приободрился и стал с горячностью излагать Эйельсону план поиска легендарной земли эскимосов. Он предложил в новом, 1927 году выполнить два полета: один на северо-северо-запад, к Полюсу недоступности, другой на северо-восток от мыса Барроу к Земле Кинен. Если Земля Кинен не будет обнаружена, то венцом усилий станет посадка самолета в районе Полюса недоступности на лед, промер глубины Ледовитого океана и поиски Земли Гарриса.

Переждать отвратительную погоду, нашпигованную туманом, пилоты решили в городе Номе, лежащем на юго-западном побережье Аляски…

— Послушайте, полковник, если вы сейчас же не проснетесь, я высажу дверь.

Эйельсон вскочил с постели. Не сразу осознал, что находится

в скромном деревянном отеле города Нома. Что это?

Он открыл дверь. На пороге стоял коренастый пожилой здоровяк, весь закутанный в меха. Лисий капюшон с оторочкой из росомашьего меха, бобровая доха, меховые сапоги из пыжика. Окладистая светлая борода, белесые брови, льдистые серые скандинавские глаза. Рядом с ним милая девушка, такая же светлоглазая, так же закутана в меха, лицо решительное, дерзкое и насмешливое, нос чуть вздернут…

— Хэлло, — неуверенно сказал Эйельсон.

— Привет, привет, — пробасил здоровяк. — Я узнал, что в Ном прилетел едва ли не мой земляк. Вы ведь Эйельсон, не так ли? А я Свенсон. В отдаленном прошлом шведский гражданин, а в настоящее время американский подданный.

— Да, мы почти земляки, — окончательно стряхивая с себя остатки сна, кивнул Эйельсон. — Я родом из Норвегии.

— Норвегия — это та же Швеция, только малость похуже, — весело заметил Свенсон.

— Нет уж, позвольте не согласиться, — живо возразил Эйельсон.

— Я позволяю не соглашаться только моим гостям. Итак, вот вам моя рука — и будем друзьями. А сейчас… Сигрид, разреши представить тебе моего нового друга — мистера Эйельсона… Мы пришли пригласить вас в блокгауз, мистер Эйельсон.

— В блокгауз?

— Да, есть в Номе такое приятное заведение, перекроенное из салуна, „Блокгауз для гостей“. Когда в наш городок приезжают гости, по традиции их встречают и чествуют именно там.

В просторном зале бревенчатого „Блокгауза для гостей“ жарко пылал огромный камин, поленья — едва не бревна. Когда-то здесь был портовый салун, попросту говоря, питейное заведение, и даже стойка еще сохранилась. Но после введения сухого закона салун превратился в кофейню, принадлежавшую братьям Ломен, большим патриотам Аляски, по-детски горячо верившим в ее великое будущее. В кофейне, не приносившей хозяевам никакого дохода, долгими зимними вечерами велись бесконечные разговоры об индейцах и эскимосах, о путешественниках и золотоискателях. Здесь же заключались деловые сделки местного значения. На стенах блокгауза висели оленьи и лосиные рога, подаренные охотниками. Тут и там в бревнах стен и плахах потолка виднелись следы пуль, оставшиеся на память о той буйной поре, когда в салуне играли в карты и в рулетку зверобои, моряки и золотоискатели и достигали истины путем столь убедительных аргументов, коими являются выстрелы из револьверов.

На улице мела метель, и Эйельсон и Свенсоны ввалились в блокгауз, облепленные мокрым снегом. Виктор Ломен, гибкий, подтянутый, живоглазый, с короткой черной эспаньолкой и элегантными усиками, встал им навстречу. Пока Ломен обменивался рукопожатием с Эйельсоном, подошел и Уилкинс. Сигрид проворно сбросила свою шубку и стала помогать кухарке-индеанке. Обе были в индейских мокасинах и бесшумно скользили по грубым половицам, до белизны выскобленным ножом. На длинном дубовом столе появились большие тарелки с дымящейся олениной. С кухни доносился приятный запах кофе.

— Рад приветствовать еще одного представителя современных викингов, оживленно говорил Ломен. — В старину вы завоевали мир с помощью меча, а сейчас завоевываете сердца с помощью смелых путешествий. Я читал в газетах о вашем предприятии, мистер Эйельсон и мистер Уилкинс. И знаете, кто поведал нам об этом? Сигрид Свенсон. Она журналистка и местная знаменитость. Вот этот седобородый викинг Свенсон забирается в такие уголки Арктики, от которых сам дьявол держится в стороне. И вместе с ним Сигрид! Она совершает с отцом на шхуне-скорлупке плавания среди льдов, на какие и бывалые морские волки не решатся. А знаете, как она отрекомендовала вас в газете? Родоначальники крылатого племени Севера. Неплохо, а?

Эйельсон смущенно пожал плечами и уткнулся в тарелку с олениной. Он чувствовал себя не совсем спокойно под внимательным взглядом этой красивой и, судя по всему, отчаянно смелой девушки. Ломен заметил это и развеселился. Подмигнув Уилкинсу, он сказал:

— Бен, остерегайтесь Сигрид. Она уже хищно на вас поглядывает. Вы лакомая журналистская добыча. Сейчас она поставит на стол чашки с кофе, и вы будете давать ей интервью.

Уилкинс кивнул:

— Вечер долог, а говорить нам есть о чем. Я думаю, мы должны оказать нашей даме уважение и дать ей возможность первой поговорить с Эйельсоном.

На столе мигом появился блокнот.

— Мистер Эйельсон, ровно четыре года назад в нашем блокгаузе побывал Амундсен, — начала Сигрид.

— О да, — благодушно кивнул Ломен, — я с братом имел честь приветствовать его.

— Мистер Эйельсон, скажите, что вы делали в это же самое время четыре года тому назад? И чем это время было для вас знаменательно?

— В эту пору мне присвоили звание полковника. А потом я

перевез первую почту из Фэрбенкса в Мак-Грат.

— Это было открытие первой почтовой воздушной линии на Аляске! — с воодушевлением воскликнул Ломен. — Слушайте! Слушайте! Этот полет считается началом постоянного воздушного сообщения в Стране Снегов.

— Расскажите нам об этом полете, — попросила Сигрид. Все придвинулись поближе.

— Я пролетел тогда над Аляской триста миль, — сказал Эйельсон. — Полет длился около трех часов.

— И это все? — разочарованная краткостью Эйельсона, спросила Сигрид,

— Все, — сказал Эйельсон. Свенсон громко захохотал.

— Ну, мистер Эйельсон, таких неразговорчивых гостей у нас еще не было. Здесь, как правило, языки развязываются у всех. Были и небылицы текут, как весенний Юкон. Скажите, вы женаты, мистер Эйельсон?

— Нет, я старый холостяк.

— Сейчас понятно, почему вы старый холостяк. Какой девушке приятно находиться рядом с таким молчуном? Берите с меня пример — я такой любитель вкусно поговорить!

— И вашей жене это нравится? Свенсон сконфузился. На этот раз громко захохотал Ломен.

— Его жена сбежала — не выдержала его чудовищной разговорчивости. Жуткие рассказы о „Летучем голландце“ и о зверобоях, унесенных на льдинах, о реве моржей под бледным светом северного неба и об избиении котиков. Все это преподносится вперемешку с грубыми моряцкими шутками и хриплыми клятвами, от которых содрогнется и закаленное ухо…

— Я грешный язычник, а моя жена была тихая, богобоязненная женщина, сказал Свенсон, сделав смиренное лицо. — Однако она оставила мне дочку, которую не пугают мои дикие полярные рассказы, и слава богу.

— Мистер Амундсен подолгу беседовал с нами в блокгаузе, — посерьезнев, продолжал Ломен. — Его интересовало будущее Страны Снегов, ее богатства. А богатства Аляски неисчислимы… Но железных и шоссейных дорог катастрофически не хватает. Это сдерживает наше развитие. И мы должны воздать должное нашим северным орлам. Вся Аляска знает имена Эйельсона, Мак-Меллона, Омдаля!

— Не забудьте про Ионга, — сказал Уилкинс. — Он и Эйельсон первыми из пилотов прилетели на Аляску.

— И Уайли Поста, — добавил Эйельсон. — Кстати, он местный, индеец. Талантливый пилот…

— Когда-то американцы получили Аляску за бесценок, —

усмехнулась Сигрид.

— Сигрид положительно относится к русским, — сказал Ломен. — А я вот читал в чикагской газете минувшим летом, что большевики дают клятву питаться сырым мясом, пока не завоюют весь мир. А в Сибири они носят смокинги из медвежьих шкур.

Свенсон сказал:

— Симпатия к большевикам — вопрос проблематичный. Но они дают мне возможность хорошо подзаработать. Иначе разве стал бы я рисковать своей головой среди этих проклятых льдов? Что же касается смокингов из медвежьих шкур, сырого мяса и длинных кинжалов, то все эти страсти придуманы коллегами Сигрид, причем коллегами весьма низкого пошиба. Смею заверить вас, мистер Эйельсон, что большевики Чукотки — люди вполне благопристойные, веселые, аккуратно побритые или же с приятными бородами и, что самое главное, четко выполняющие свои деловые обязательства. Я приехал на Аляску в 1902 году — сбежал из Швеции, не выдержав семейного счастья. Это хорошо, что вы долго не женитесь, мистер Эйельсон, это очень хорошо.

— Отец, ты не совсем прав, — обеспокоенно вмешалась Сигрид. — Братья Ломены женаты, и это отнюдь не мешает им радоваться жизни и делать деньги.

— Ладно, ладно, — проворчал Свенсон. — Твоя мать была весьма достойной женщиной. Но если уж я уродился таким бродягой, так что же делать? Я с двенадцати лет в море. Знаю, что такое запах смолы и рыбацких сетей и что такое ветер с норда, сорок тысяч сушеных каракатиц! Любование полярным сиянием через форточку — это не в натуре Улафа Свенсона. Итак, я появился на Аляске, а затем и на Чукотке. Правда, на первых порах в Новом Свете мне было скверно, я сидел на мели… А потом я научился выменивать у чукчей на „огненную воду“ меха. Я построил шхуну по собственному проекту, чтобы плавать по опасному Берингову проливу. Борта снаружи обшил дубом. Отличная скорлупка, доложу я вам. Потом на Чукотку пришли большевики и любезно дали мне под зад коленом. Но я вскоре пригодился им. Чукотские меха очень удобно продавать на ежегодных пушных аукционах в Канаде. А Соединенные Штаты дипломатических отношений с большевиками не установили. Однако дипломаты как-то договорились, и вот я покупаю меха у Наркомторга, продаю на аукционе. Но большевикам нужно золото, а не „огненная вода“…

Пока мужчины разговаривали об Аляске и Чукотке, о мехах и о золоте, Сигрид присела на низкую деревянную скамеечку возле камина и задумчиво смотрела в огонь. Эйельсон время от времени поглядывал на нее. Однажды глаза их встретились.

Сигрид мягко улыбнулась и отвела за плечо тяжелую косу. Эйельсон встал из-за стола, подошел к ней и попросил разрешения сесть рядом. Но вскоре проворчал:

— Мои колени торчат выше моей головы. С вашего позволения, я сяду на шкуру у ваших ног. Кажется, я не понравился вам, Сигрид?

— Вы очень уж серьезный. Журналисты чувствуют себя неуютно с молчаливыми людьми.

Эйельсон долго молча смотрел в огонь. Потом сказал:

— Думаю, что я не безнадежно серьезный. Ведь ввязался же в эту историю с поиском таинственных земель, которую затеял фантазер Уилкинс. А между тем я получил на днях приглашение на должность директора авиационной компании „Аляска Эйруэйз“.

— Ого! И вы, надеюсь, немедленно отбили телеграмму с единственным словом „да“?

— Я ответил, что, пока не закончится эта затея с неоткрытыми землями, не смогу принять этого лестного для меня предложения. Как видите, северные ветры еще не выдули из меня мальчишества. Сейчас вы будете относиться ко мне более благосклонно?

— Надо подумать, — лукаво сказала Сигрид.

Они долго сидели у камина и молчали. Мужчины между тем ожесточенно курили и спорили, стоит ли покупать акции новой компании, и вздувает ли могущественный Гастингс цены на аляскинское золото, и еще, в каком месте следует проложить новую железную дорогу.

— О чем вы думаете? — спросила Сигрид.

Эйельсон медленно покачал головой. Ему не хотелось говорить в эти минуты. Он смотрел в огонь и вспоминал жестокую погоду на мысе Барроу, думал о самолетах в фанерных ангарах, заваленных снегом, об эскимосских мальчишках с голодными глазами, о звяканье пустых консервных банок, вылизываемых отощавшими собаками… И вдруг уютный мирок блокгауза, тишина, мирные разговоры и эта девушка. Он осторожно посмотрел на Сигрид. В ее глазах мерцали отблески огня…

Удивительно ясное, неправдоподобно синее небо. Полдень. Золотое солнце поднялось достаточно высоко над кромкой белого горизонта. Моторы прогреты. Уилкинс поворачивает к Эйельсону возбужденное лицо:

— Летим?

— О'кэй!

Эскимосы, расчистившие взлетную дорожку, машут руками. Самолет, подрагивая, скользит на лыжах и отрывается от земли. Волнение сжимает сердце. Впереди — тысяча километров полета в неведомое, риск и, может быть, загадочные скалистые утесы Земли Гарриса…

Синий купол неба быстро затянуло белесой облачной пеленой. Однако ни ветра, ни снега, ни тумана. Кажется, что февраль 1927 года будет для пилотов удачным.

Удачным ли?

Когда почти весь маршрут на северо-северо-запад был пройден, мотор вдруг чихнул и заглох. Снова заработал, но с перебоями. Уилкинс заерзал на сиденье. Если мотор откажет почти в 800 километрах от суши, откуда ждать помощи?

Эйельсон немедленно заложил вираж и начал снижаться, цепко всматриваясь дальнозоркими глазами в белую равнину. Мотор замолк. Стало слышно, как шелестит воздух, вспарываемый крыльями.

Толчок. Уилкинс закрыл глаза. Но удара не последовало. Самолет, подрагивая на неровностях льдины, катился вперед.

— Нет худа без добра, — сказал Уилкинс, вылезая из кабины. — Мы первыми сделаем промеры глубины Ледовитого океана на подступах к Полюсу недоступности.

Эйельсон вытащил из фюзеляжа легкую металлическую стремянку, открыл капот и стал ковыряться в моторе. Уилкинс неподалеку начал долбить лед пешней. Прошло несколько часов. Оба поработали неплохо. Эйельсон завел наконец мотор, а Уилкинс начал делать промер глубины в своей проруби.

— Заглуши мотор! — закричал Уилкинс. — Вибрация может сказаться на точности промера.

Эйельсон не отреагировал. Уилкинс подбежал к самолету.

— Заглуши мотор!

Эйельсон сбросил газ и ответил:

— Если я выключу. мотор, о твоих измерениях будешь знать только ты да господь бог, если он, конечно, существует.

Поворчав, Уилкинс закончил свою работу, погрузил оборудование и забрался в кабину.

— Из-за чего барахлил мотор? — прокричал он из своей кабины.

Эйельсон написал ему записку:

„Не знаю, работает — и слава богу. Пора уносить отсюда ноги“.

— Послушай, Бен! — проорал Уилкинс. — Очень тебя прошу — сделай большой круг над этим районом. Ведь именно где-то

здесь должна находиться Земля Гарриса. Может быть, мы не долетели до нее каких-нибудь сто километров.

„Рискованно, — ответил Эйельсон запиской. — У нас может не хватить горючего“.

— Я готов двести километров идти пешком.

Эйельсон кивнул.

Погода еще не изменялась, и белые пространства Ледовитого океана просматривались на большие расстояния. Уилкинс жадно всматривался. Увы, неизвестной земли не было видно.

Когда самолет лег на обратный курс, Уилкинс со вздохом написал записку Эйельсону: „Оставим открытие Земли Гарриса до более удачного полета“.

Эйельсон снова кивнул.

Уилкинс оглянулся и долго с тоской смотрел назад.

Пошел снег. Даль заволакивало туманной пеленой.

Эйельсон передал записку Уилкинсу: „Не грусти, Джорджи, у нас с тобой есть еще в запасе Земля Крокера и Земля Кинен…“

…Ветер усиливался. Самолет то и дело проваливался в нисходящих потоках воздуха. В свистящем снежном безумии нельзя было разглядеть ни неба, ни льда.

Эйельсон решил посадить самолет, но события опередили его. Мотор заглох. Самолет стал резко снижаться. В нескольких метрах под крылом мелькнули торосы. Сейчас последует удар. Но, к счастью, торосы остались позади, лыжи коснулись снегового покрова. И вдруг огромный торос впереди будто в считанные мгновения — вырос из-подо льдины. Самолет с силой ударился о него крылом, круто развернулся вокруг тороса, крыло затрещало и надломилось, самолет запрыгал по неровностям льда, как лягушка. У пилотов стучали зубы, а в фюзеляже что-то гремело. Наконец наступила тишина.

— С прибытием, Джорджи, — сказал Эйельсон.

— Черт возьми, — проворчал Уилкинс. — Сколько же нам придется тащиться пешком?

— Сущие пустяки. Километров сто пятьдесят.

— Ну что же, надо поставить палатку, сварить кофе на примусе. Здесь не жарко.

Возле самолета на глазах вырастал огромный сугроб. Пошатываясь от порывов бешеного ветра. пилоты с трудом установили палатку и перетащили в нее все необходимое. Вскоре палатка была погребена под слоем снега. Буря бушевала три дня. Когда наконец она успокоилась и проглянуло солнце, Эйельсон достал приборы и определил свое местонахождение. Льдина, на которую они столь неудачно приземлились, дрейфовала на юго-

восток.

— Пока у нас есть продукты, надо немедленно уходить на юг, — сказал Эйельсон.

Уилкинс согласился. Они провели на льдине еще трое томительных суток. Когда льдина замедлила свой дрейф и стала менять на правление, до мыса Бичи оставалось около ста сорока километров. Пилоты взвалили на плечи мешки с палаткой и продуктами и отправились в далекий путь. До материка они добирались еще одиннадцать дней, это было для них тяжелым испытанием. Трудностей пешего полярного перехода, столь впечатляюще описанного Джеком Лондоном, они хлебнули вдосталь: ночлег в палатке под вой осатанелой вьюги, бороды, обросшие сосульками, глаза, слезящиеся от порывов ветра, наконец, честный дележ оставшихся крошек сухарей, мучительное ощущение голода, нездоровый лихорадочный блеск в глазах. 16 апреля, шатаясь и поддерживая друг друга, они подошли к поселку на мысе Бичи.

Так и остался недосягаемым Полюс недоступности, по-прежнему маня своей загадочностью…

И снова поет мотор, и знакомый холодок волнения обдает сердце. Желтеют блики солнца на зеленоватых прибрежных торосах. Небосвод ясен и гостеприимен. Эйельсон и Уилкинс готовы лететь. Радостное чувство первооткрывателей, выходящих в путь, снова охватывает их. За козырьком кабины трепещет прозрачный диск вращающегося пропеллера. Эскимос деревянным молотом постучал по лыжам, пристывшим за ночь к снежному аэродрому на мысе Барроу. Из четырех самолетов остался один…

Перед экипажем двойная задача: совершить головокружительный перелет Аляска — Шпицберген и, кроме того. попытаться обнаружить Землю Крокера, окруженную дымкой романтических легенд, как и Земля Кинен и Земля Гарриса. Она так же помечалась на картах штриховкой и вопросительным знаком.

В свое время, вернувшись из похода к Северному полюсу, Пири громогласно объявил, что он видел Землю Крокера между 85-м и 86-м градусами северной широты и 60-м и 70-м градусами западной долготы.

…Монотонно плывут под крылом белые льдины, темные прихотливые узоры открытой воды. Эйельсон заставляет свою машину выполнять огромные зигзаги, чтобы осмотреть возможно большее пространство. Когда достигли 83-го градуса северной широты, Уилкинс возбужденно закричал:

— Бен, поблизости должен быть остров!

И действительно, разводья в паковом льду изменили направление. Они отклонялись к северу, будто упирались в какое-то препятствие.

Однако им снова пришлось испытать разочарование. Под крылом они увидели не остров, а гигантский флоберг[1]. Он-то и искривлял направление разводий. Уилкинс нетерпеливо ерзал на сиденье. Видимость резко ухудшилась. Появились облака. И снова искривление узких разводий в паковом льду.

— Бен, пониже! — умоляюще закричал Уилкинс. — Ради бога, пониже.

Из отчета Уилкинса:

„В разрывах облаков мы временами, конечно, видели, что километра на два а ту и другую сторону от нас простираются льды. Когда же мы прошли эту облачность, под нами снова потянулись сплошные многолетние паковые льды. Я могу смело утверждать, что та часть пути, где мы были совершенно лишены возможности видеть то, что находится под нами. составляла не более ста тридцати километров. Облака здесь отличались по типу от тех, что бывают над землей, и напоминали скорее волнистые облака, которые можно наблюдать над морем и паковыми льдами. Но поскольку эти облака располагались низко и мы не могли лететь под ними, то нельзя с уверенностью сказать, что они не скрывали от нас какой-нибудь плоской земли“.

Бедный Уилкинс! Он все еще на что-то надеялся! Годом позже над этим местом пролетит, самолет, взлетевший со Шпицбергена, и окончательно уточнит, что Уилкинс не ошибся в своем проницательном замечании относительно типа облаков. Но Земли Крокера не существовало…

Полет Эйельсона и Уилкинса длился 20 часов 20 минут. 3500 километров пролетели отважные полярные навигаторы. Но этот замечательный перелет едва не закончился драматически. Подлетая к Шпицбергену, они попали в такую сильную болтанку, что курс по магнитному компасу выдерживать было невозможно. Они сбились с пути. Воздушные вихри кидали самолет как щепку. Горючее подходило к концу… Внезапно возникшие пики шпицбергенских гор помогли пилотам сориентироваться, Но тут поднялась метель. Эйельсону пришлось сажать самолет почти на ощупь. Только по сильному толчку он определил, что лыжи коснулись снега. На расстоянии вытянутой руки ничего нельзя было разглядеть. Пять трудных дней пилоты провели в самолете,

пережидая снежную бурю. Наконец проглянуло солнце. Самолет они откопали относительно быстро. Но ведь надо было подготовить еще и взлетную дорожку. Мало-мальски они разровняли сугробы. Лыжи утопали глубоко в снегу, и вначале самолет даже не трогался с места, хотя мотор работал на максимальных оборотах. Тогда Уилкинс вылез из кабины и попытался показать машину за хвост…

Из отчета Уилкинса:

„Как только самолет двинулся, я уцепился за подножку и попытался забраться внутрь, но вывалился обратно. Эйельсон, у которого не было возможности оглянуться назад, подумал, что я уже на месте, и взлетел. Однако на первом же вираже он увидел, что я продолжаю одиноко стоять на снегу. Он тут же снова приземлился. И опять мы попытались взлететь. Но на этот раз, как только машина тронулась, я взобрался на ее хвост и с огромным трудом пополз по фюзеляжу, стараясь добраться до кабины. Перчатки я сбросил, чтобы было удобнее схватиться за трап. Вероятно, это выглядело очень глупо, но другой возможности удержаться у меня не было. Самолет скользил очень быстро, и Эйельсон, чувствуя, что мой вес уже не давит на хвост, подумал, что я в безопасности, и дал газ. Но когда самолет почти оторвался от земли, я увидел, что перспектива добраться до кабины, болтаясь в воздухе, слишком призрачна. Тогда я отдался власти ветра, и он стащил меня по фюзеляжу назад. Стукнувшись о хвостовое оперение, я полетел прямо в снег, который, к счастью, оказался в этом месте довольно мягким. Очистив глаза и рот от снега, я установил, что все обошлось благополучно, только зубы шатались. И снова, уже в воздухе, Эйельсон увидел, что я остался внизу, и снова он развернулся и сел“.

Самолет упрямо отказывался поднимать в воздух двух пилотов.

Тут в голову Уилкинсу пришла мысль, которая может показаться ребяческой, но, возможно, именно она помогла им выйти из трудного положения. Уилкинс взял лопату и принялся раскапывать снег там, где, по его мнению, находилась прибрежная полоса — они приземлились на самом берегу. В этом месте море должно было выкинуть плавник. Вскоре Уилкинс нашел то, что ему требовалось, — длинный шест. Стоя одной ногой в кабине, Уилкинс стал отталкиваться этим шестом, в то

время как Эйельсон дал мотору полный газ. Наконец самолет тяжело тронулся с места и тяжело взлетел. Вскоре пилоты приземлились в Грин-Харборе.

Перелет Аляска — Шпицберген был завершен.

…Ледовая обстановка летом 1929 года была на редкость тяжелой. Свенсон, нагрузивший свою шхуну мехами, застрял возле мыса Северный. С раннего утра Свенсон выходил на палубу, одетый в чукотскую кухлянку, и в мощный цейсовский бинокль осматривал горизонт, надеясь, что льдины разнесет течением или ветром. Но все вокруг плотно белело льдинами. Свенсон нервничал, спускался в каюту и пил спирт. Сигрид в своей крохотной каютке стучала на пишущей машинке — работала над книгой.

Именно в эти дни уполномоченный Наркомторга и особый уполномоченный Совета Труда и Обороны Г. Д. Красинский[2] намеревался встретиться со Свенсоном и заключить с ним контракт на следующую навигацию. По пути к шхуне „Нанук“ на трехмоторяом самолете W-33 предстояло разведать ледовую обстановку для парохода „Ставрополь“, застрявшего со сменой зимовщиков недалеко от острова Врангеля. Затем, после встречи со Свенсоном, самолету предстояло пролететь над северным побережьем до устья Лены и повернуть к югу. Столь большой и трудный маршрут не выполнял еще ни один полярный летчик. Потому-то Красинский взял пилотом в этот перелет Отто Кальвицу[3] талантливого, хладнокровного человека.

…Гости спустились в маленькую кают-компанию шхуны „Нанук“. Красинский и Кальвица с любопытством осматривались. Стены кают-компании были завешены шкурами белых медведей, на которых висели отличные канадские винчестеры. На полках — книги, на столе — патефон. Сигрид принесла вареную оленину и кофе.

— Кажется, я влип, — сказал Свенсон. — Такого ледового безобразия в здешних краях я не припомню.

— Да, — кивнул Красинский. — Пароход „Ставрополь“ затерт дрейфующими льдами. Вы хоть у берега, на открытой воде.

— Как вы намерены выручать ваших людей?

— Из Владивостока вышел ледокол „Литке“.

— А вы, откровенно говоря, верите, что он сможет дойти до острова Врангеля?

— Откровенно говоря, не верю. Но на борту ледокола два самолета. Если ледокол дойдет хотя бы до бухты Провидения, мы вывезем людей со „Ставрополя“ самолетами. Но полярное лето еще в разгаре. Обстановка может измениться.

Свенсон сосал свою трубку, недоверчиво сопел.

— У меня на борту столько пушнины, — расстроенно сказал он. — Если ледокол дойдет до этих мест, может, он и мою шхуну доведет до открытой воды в Беринговом проливе?

Красинский немного подумал.

— Пожалуй, с Владивостоком можно будет договориться.

— А если льды не разойдутся до конца лета и я вмерзну? Что посоветуете мне делать?

— Зимовать, — Красинский пожал плечами.

Свенсон долго сердито сосал трубку.

— А если — зимой — самолетом, а? — ни к кому не обращаясь, раздельно произнес он.

Сигрид взволновалась.

— Отец, ты хочешь связаться по радио с Беном?

— Не сейчас, девочка, не сейчас…

В конце июля 1929 года Кальвица повел свой самолет к устью Лены. Сигрид по радио передала корреспонденцию об этом перелете в Америку, и ее напечатали многие зарубежные газеты. Перелет Кальвицы называли великим, историческим.

Но в дневнике Кальвицы ни тени любования собой.

„27 июля. В последний момент, когда казалось, что льды замкнут самолет в бухточке, нырнули в туман, который окружил нас мягким серым саваном. Я не так озабочен собой, как бортмехаником, у которого такая забота: постоянно то подъем, то спуск, то усиление, то замедление скорости — это до невероятности увеличивает тяжесть его труда“.

Утром Свенсон, как обычно, вышел на палубу с биноклем в руках. То, что он увидел, заставило его вздрогнуть. Черная стена морозного пара отгораживала океанскую даль от линии берега. Воздух обжигал лицо. Что за чертовщина! Свенсон кинулся к термометру. Тридцать градусов ниже нуля! В первых числах октября! Стоял полный штиль. Белесоватая пленка льда уже ложилась на воду. Свенсон похолодел. Надо немедленно отводить шхуну под прикрытие мыса Северный, туда, где лед всю зиму стоит неподвижно.

К этому времени ледокол „Литке“ смог дойти лишь до бухты Провидения. Было решено вывозить пассажиров со „Ставрополя“ на самолетах.

10 ноября 1929 года Эйельсон вылетел из города Ном на самолете „Гамильтон“ к шхуне „Нанук“.

Белая мгла метели… Она приходит всегда внезапно и потому опасна вдвойне. Казалось, метель долго, затаенно и злобно подкарауливала летящий самолет. Дождалась — и ринулась навстречу с победным воем, со злорадным свистом. Самолет швыряет из стороны в сторону. Пилотов кидает в кабине от одного борта к другому. Надо немедленно садиться. Но где? Как? Невозможно разглядеть в пляшущей белой круговерти пятачок земли, годный для посадки. Эйельсон до рези в глазах всматривается в белесое месиво, слегка отводит штурвал от себя…

Неожиданно самолет проваливается с нисходящей струен. Земля так близка, Эйельсон прибавляет газ, берет штурвал на себя. Ладони горячи, а спину холодит нервная лихорадка нечеловеческого напряжения. Мелькнули рябые заструги под крылом, мелькнули и пропали… Хоть крылом щупай землю. Но они были, заструги, а это верный признак ровной земли. Еще ниже, еще… И самолет содрогается от страшного удара. Это ветер накренил самолет, и он зацепил крылом за высокий обрывистый берег Амгуэмы. Самолет круто развернуло. Эйельсон в долю секунды успел увидеть, как рябь застругов вырвалась из зыбкой белизны, стремглав приблизилась и. превратилась в оглушительный, обжигающий удар в грудь.

…Штурвал продавил грудь Эйельсона.

3 января 1930 года капитан парохода „Ставрополь“ радировал председателю полярной комиссии С. С. Каменеву:

„Докладываю, что район к востоку от мыса Северный около пункта, где самолет летчика Эйельсона видели в последний раз, дважды обследовали разведкой на собаках. Был произведен осмотр горизонта с помощью сильных биноклей при ясной погоде, причем никаких признаков исчезнувшего самолета не обнаружено. Свенсон готовится отправить в путь свою санную партию. Но отсутствие корма для собак мешает организовать экспедицию, которая сможет бороться с препятствиями севера“.

24 января 1930 года к мысу Северный вылетели на поиски Эйельсона два советских самолета. Их вели пилоты Слепнев и Галышев. Самолеты были доставлены на Чукотку ледоколом „Литке“.

Пилоты увидели внизу неподвижный „Ставрополь“ и рядом — три самолета. Это были американские машины. Их привели опытные полярные пилоты Ионг, Кроссен и Гильом, направленные на поиски Эйельсона.

Советские пилоты приземлились рядом. К ним подошел подтянутый сухощавый человек в меховой куртке, старший американский пилот, и представился:

— Коммодор Ионг. Сожалею, что столь грустные обстоятельства послужили причиной моего знакомства с русскими пилотами. Эйельсон был моим другом. Простите, кто из вас двоих коммодор?

— Я старший группы, — сказал Слепнев.

Ионг представил его американским пилотам.

— Сейчас будем советоваться, как нам продолжать поиски, — сказал Ионг. — Хотим услышать ваше мнение, коммодор Слепнев.

Маврикий Трофимович Слепнев был одним из образованнейших советских пилотов. Он окончил военно-инженерную академию, свободно говорил по-английски.

Кроссен, уважительно выслушав мнения присутствующих, сказал:

— Когда я летел, то заметил, что из-под снега торчит какой-то черный предмет. Мне показалось, что это крыло самолета… Хотя, конечно, я мог и ошибиться.

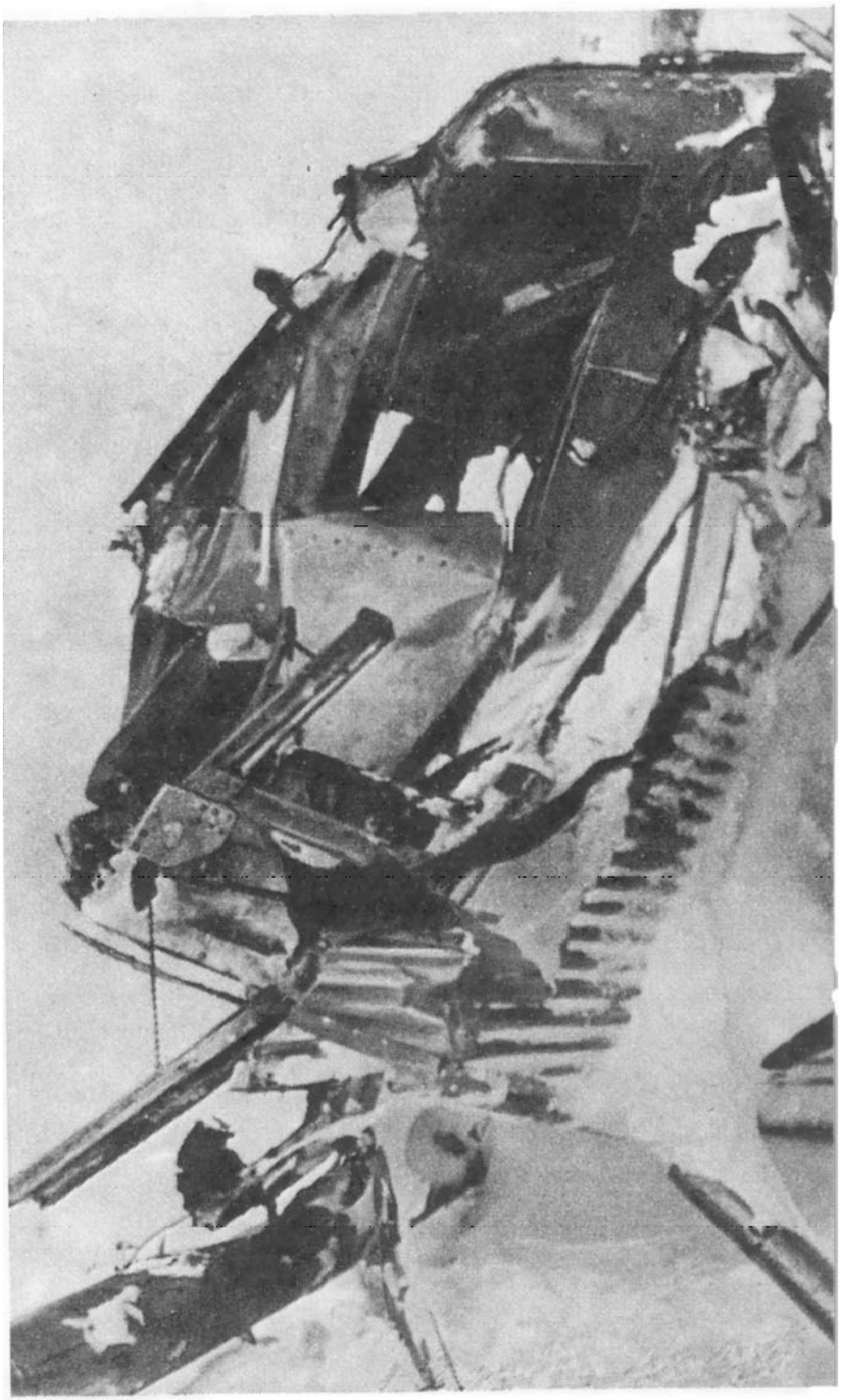
— Я предлагаю, — сказал Ионг, — чтобы коммодор Слепнев слетал вместе с вами, Кроссен.

Слепнев согласился. Легкий двухместный „Стирмер“ взмыл в воздух.

Они приземлились в том месте, где Кроссен заметил темный предмет, торчащий из-под снега. Неподалеку находилось жилище охотника-промысловика, и Кроссен запомнил это место.

Не заглушая мотора, Кроссен выскочил из кабины и побежал по застругам. Потом вдруг остановился и стащил с головы летный шлем.

Из-под снега торчало крыло „Гамильтона“.



Остатки самолета Эйельсона.

Десять дней понадобилось, чтобы найти разбитый фюзеляж и тела Эйельсона и Борланда, выброшенные ударом из самолета. Матросы и зимовщики со „Ставрополя“ не рыли, а прорубали в твердом как камень снегу узкие траншеи. Тому, кто не был в Арктике, трудно представить, что снег может достигать такой лютой, такой каменной твердости… Наконец топоры звякнули о металл.

Подошел Слепнев.

— Позовите американских пилотов, — попросил он своего второго бортмеханика.

— Господин коммодор… — Ионг тронул Слепнева за рукав и отвел в сторону.

— Господин коммодор, перед отлетом мне сказали о просьбе отца Эйельсона. Он просил, чтобы ему передали штурвал с машины, на которой погиб его сын. Отец и сын… Они так любили друг друга… У старого Эйельсона больше нет никого из родных, совсем никого…

Оба пилота, советский и американский, долго, трудно молчали. Потом Ионг сказал:

— Вчера по моей просьбе радист со шхуны „Нанук“ связался с Номом. Дело в том, что все наши машины легкие. А ваши грузовые. Я прошу вас, господин коммодор, чтобы вы доставили тела погибших в Америку. Свяжитесь с вашими властями, если у вас нет возражений. А с американской стороны должен прилететь специально присланный по этому вопросу капитан Пат Рид. Он привезет официальные бумаги для вас.

— Хорошо, — кивнул Слепнев. — Я немедленно свяжусь по радио с нашими официальными лицами.

Советские авиаторы Ф. Фарих и М. Слепнев в Фэрбенксе. Аляска. 1930 год.

На следующий день над мысом Северный послышался рокот авиационного мотора. Все вышли встречать прилетевший самолет. Вот он пошел на посадку… Первый бортмеханик Слепнева Фарих не выдержал:

— Куда его несет! Разве он не видит, в каком направлении стоят все машины?

Слепнев сказал:

— Похоже, что этот парень совершает свой первый полет в Арктику.

Ионг, погрозив кулаком снижающемуся самолету, проворчал:

— Он имеет хороший шанс свернуть се. бе шею.

Действительно, идя на посадку в Арктике, нужно тщательно высмотреть направление застругов. Американец стал приземляться поперек застругов этих длинных низких твердых сугробов. Самолет, запрыгав, скапотировал. С лязгом поломались стойки шасси, погнулись лопасти пропеллера. Наступила тягостная тишина. Механики кинулись к перевернувшейся машине. Но из кабины выбрался элегантный молодой пилот, не получивший ни единой царапины, подошел к пилотам и, сохраняя полнейшее хладнокровие, представился:

— Капитан Пат Рид. Имею честь передать господину советскому коммодору сообщение из Вашингтона.

Слепнев прочитал:

> „Государственный департамент сообщает, что Государственный департамент охотно соглашается, чтобы коммодор Слепнев и механик советского аэроплана сопровождали тела погибших до Фэрбенкса“.

— Это все, что вы имели сообщить мне? — спросил Слепнев.

— Вот карта Аляски. Возьмите ее. Мне она не пригодится. Я должен был сопровождать вас, но моя машина разбита, и я полечу назад пассажиром.

Эти слова он произнес с горечью. Ему нелегко было пережить неудачную посадку и гибель своего самолета.

Пат Рид достал из фюзеляжа национальные американские флаги и помог матросам обернуть ими тела погибших. С „Гамильтона“ сняли штурвал…

4 марта 1930 года. Взлетает самолет Слепнева, взявший на борт тела Эйельсона и Борланда. Его сопровождает самолет Гильома, в задней кабине которого находится Пат Рид. Следом летит Ионг с Кроссеном.

Самолеты сделали прощальный круг над местом гибели Эйельсона. Отныне эта точка на картах будет обозначаться как Коса двух пилотов.

Постаревший, осунувшийся, смотрит вслед улетающим самолетам Свенсон с борта своей шхуны „Нанук“. И одиноко рыдает в своей каюте Сигрид.

Полет сквозь туманы, клубящиеся над Беринговым проливом, над безжизненными белыми равнинами Аляски…

Посадка в Тейлоре. Она входит в программу полета над американской территорией…

Мэр Тейлора Варрен устраивает прием в честь советских гостей. Он провозглашает тост. В бокалах вода с кусочками льда.

— Первым, кто пересек Берингов пролив, был русский моряк Витус Беринг, — говорит Варрен. — Вы, мистер Слепнев и мистер Фарих, после Беринга вновь открываете Аляску. Вы, русские, я знаю, известны не только своим мужеством, но и отзывчивостью. И мне очень приятно принимать у себя русских людей. Позвольте вам вручить ключи от мэрии. Это знак того, что отныне вы не только гости, но и хозяева Тейлора.

6 марта самолет Слепнева приземляется в Фэрбенксе. Толпа журналистов окружает Слепнева и Фариха. Переводчик подводит Слепнева к встречающим.

— Господин коммодор, обстоятельства оказали мне печальную честь представить вам родственников погибших. Господин коммодор Слепнев… Жена Борланда… Отец Эйельсона…

Никто не скрывает горя. Слепнев взволнован. Он говорит:

— Личного горя не могут заглушить официальные речи и соболезнования… Я как собрат погибших летчиков знаю, что самую тяжелую утрату понесли вы жена и отец, и слова мало тут чем помогут. Помните только всегда, что ваш муж и ваш сын погибли, борясь до последней минуты со стихией. Разрешите вручить вам этот штурвал, как напоминание о том, что по героям не плачут. Мне, рядовому пилоту, поручено выполнить это задание, и я могу только скорбеть, что привез вам не живых мужа и сына, а только их тела.

Старый Эйельсон слушал, опустив голову. Когда Слепнев замолчал, старик пристально посмотрел ему в глаза и положил руку ему на плечо:

— Вы хороший человек, коммодор. Вы из той же породы людей, к которой принадлежал мой мальчик…

Он не выдержал и закрыл лицо руками, повторяя одно и то же:

— Хороший человек… Хороший человек…

Вечером советские авиаторы были приглашены на официальный траурный ужин. Когда были произнесены приличествующие случаю речи, поднялся старый Эйельсон. Все затихли. Он обратился к Слепневу:

— Господин коммодор! Я не знаю вашей страны. Но я очень хочу на нее посмотреть. Это. должно быть, очень хорошая страна, если в ней живут такие славные люди. как вы. И я обращаюсь к вам с просьбой, господин коммодор. Я хочу, чтобы на гроб моего сына вместе с американским флагом был возложен флаг вашей страны.

Наступила глубокая тишина. Первым нарушил молчание переводчик:

— Господин Эйельсон, ваша просьба связана с известными дипломатическими затруднениями. Ведь правительство Соединенных Штатов еще не признало Советскую Россию.

Эйельсон побагровел от гнева:

— А я признал Советскую Россию. И я хочу, чтобы моего сына провожал в последний путь и флаг этой страны.

Смягчая напряженную ситуацию, Слепнев сказал по-английски:

— Господин Эйельсон, я благодарю вас за оказанную честь. Но возложение государственного флага действительно непростая процедура. После консультации с официальными лицами я готов выполнить вашу просьбу.

В церкви Фэрбенкса были установлены два гроба с останками Эйельсона и Борланда. Слепнев стоит во время панихиды в первом ряду, рядом с женой Борланда и отцом Эйельсона. В руках Слепнева свернутый алый флаг. Его сшили ночью портнихи Фэрбенкса.

Примечания

1

Флоберг — плоский айсберг высотой до 15–20 метров.

2

Георгий Давидович Красинский уже в шестнадцать лет был арестован за революционную деятельность и сослан в Нарымский край. Бежал, жил в Баку под чужой фамилией. Тайно эмигрировал в Англию, вернулся в Россию уже перед первой мировой войной. После Октябрьской революции его назначают секретарем промышленной секции и заведующим бюро внешних сношений Центросоюза РСФСР. В 1919 году его послали в Швецию — страна остро нуждалась в медикаментах, всюду свирепствовал тиф. Ничего не добившись в Швеции, Красинский нелегально пробрался в Берлин. Здесь он закупил полтонны медикаментов, ухитрился нанять самолет и в январе 1920 года, перелетев на нем через линию фронта, доставил в Москву драгоценный груз. Самолет он вел сам…

3

Отто Артурович Кальвица родился в Финляндии. Пройдя сквозь общественно-политические университеты дореволюционной жизни, Кальвица в 1917 году оказывается в рядах восставшего финского пролетариата. Он сражается на острове Котка с егерями немецкого экспедиционного корпуса. Здесь он был схвачен и приговорен к смертной казни. Бежал, сумел пробраться в Петроград.

В Советской России Кальвица нашел вторую родину. Он окончил школу красных морских летчиков. Командовал авиаотрядом, который участвовал в подавлении кронштадтского мятежа. Впоследствии был заместителем командира отдельного разведывательного отряда воздушных сил Балтийского флота. Вместе с Б. Г. Чухновским в 1925 году. он совершил перелет Ленинград — Новая Земля.